



# Avances y desafíos de la seguridad vial en América Latina y el Caribe

## Antecedentes

La seguridad vial es una prioridad en las agendas de los responsables de políticas públicas a nivel global. En 2023, la Organización Mundial de la Salud (OMS) publicó su Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial<sup>1</sup> en el cual se evaluaron los avances logrados durante la Década de Acción para la Seguridad Vial (DASV) 2011-2020, y se estableció una base de referencia para la próxima Década de Acción de la Seguridad Vial 2021-20



Antecedentes	1
I. Avances en torno a la seguridad vial en América Latina y el Caribe	4
II. Desafíos para la seguridad vial en América Latina y el Caribe	8
III. Rumbo a Marrakech	14
IV. Reflexiones finales	14
V. Bibliografía	15
VI. Publicaciones de interés	18

El presente *Boletín FAL* se enmarca en el trabajo desarrollado por la Unidad de Servicios de Infraestructura en la implementación de proyectos financiados por el Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial (UNRSF, por sus siglas en inglés). Esta edición analiza los avances y desafíos de la seguridad vial en los últimos años, así como los aportes del Fondo de Seguridad Vial de las Naciones Unidas, los cuales han tenido un impacto positivo en la reducción de accidentes viales en la región de América Latina y el Caribe.

Las autoras del documento son Miryam Saade Hazin y Julia Ortega Duarte, Oficial a cargo de la Unidad de Servicios de Infraestructura (USI) y Consultora de la USI de la CEPAL, respectivamente. Para mayores antecedentes contactar a: [miryam.saade@un.org](mailto:miryam.saade@un.org).

Las Naciones Unidas y los países que representan no son responsables por el contenido de vínculos a sitios web externos incluidos en esta publicación.

No deberá entenderse que existe adhesión de las Naciones Unidas o los países que representan a empresas, productos o servicios comerciales mencionados en esta publicación.

Las opiniones expresadas en este documento, que no ha sido sometido a revisión editorial, son de exclusiva responsabilidad de las autoras y pueden no coincidir con las de la Organización o las de los países que representa.

<sup>1</sup> Esta es la 5ª edición del informe publicado desde el año 2009.



El informe revela una reducción en el número de fatalidades por accidentes de tránsito, que pasó de 1,25 millones en 2010 a 1,19 millones en 2021, lo que representa una disminución de 5%. Esta caída se observó a pesar del aumento mundial del parque vehicular, de las redes de carreteras y de la población en casi mil millones de personas<sup>2</sup>. Es relevante señalar que solo 10 países<sup>3</sup> en cuatro regiones, incluyendo Trinidad y Tabago y la República Bolivariana de Venezuela, alcanzaron el objetivo de la Década de Acción de Seguridad Vial 2011-2020 de reducir en un 50% los fallecimientos por accidentes de tránsito.

Al examinar la cifra de 1,19 millones de muertes por accidentes de tránsito en 2021, se observa la siguiente distribución regional: a) 28% en la región del Sudeste Asiático; b) 25% en el Pacífico Occidental; c) 19% en África; d) 12% en América<sup>4</sup>; e) 11% en el Mediterráneo Oriental; y f) 5% a Europa. Esta última región destaca por registrar la mayor disminución (36%) en el número de muertes desde 2010, mientras que en América la tasa de mortalidad se ha mantenido constante.

Según la OMS (2023), los accidentes de tránsito fueron la principal causa de muertes entre niños y jóvenes de 5 a 29 años en 2019, y la duodécima causa de muerte en todas las edades. Aproximadamente el 69% de las víctimas fatales ocurrieron en personas en edad laboral (18-59 años), lo que generó altos costos para los sistemas de salud pública y desequilibrios económicos y laborales en la sociedad. El informe estima que los costos económicos por víctimas de accidentes viales representan entre el 1% y el 3% del Producto Interno Bruto (PIB), y en algunos casos, hasta el 6% del PIB. Además, las muertes por accidentes de tránsito afectan desproporcionadamente a los hombres, con una participación global de 1 a 3 entre mujeres y hombres. Entre las causas más recurrentes de accidentes de tránsito se encuentran: a) infraestructura vial deficiente; b) exceso de velocidad y, en muchos casos, conducción bajo los efectos del alcohol; c) falta de uso del cinturón de seguridad; d) ausencia de sistemas de retención infantil; y e) falta de cascos para conductores y acompañantes de vehículos de 2 o 3 ruedas.

Más de la mitad de las defunciones por accidentes viales ocurren entre peatones, ciclistas y motociclistas, y el 92% de estas muertes suceden en países de ingresos bajos y medios. En 2021, las tasas de mortalidad más altas se registraron en países de renta baja (21 fallecidos, por cada 100.000 habitantes), mientras que las tasas más bajas se encontraron en países de renta alta (8 fallecidos, por cada 100.000 habitantes). Los países de renta media-alta y media-baja presentaron tasas de mortalidad de 16 muertes por cada 100.000 habitantes (OMS, 2023).

<sup>2</sup> Los resultados de este informe se basan principalmente en una encuesta y en la revisión de la legislación de 170 Países Miembros de las Naciones Unidas y 2 territorios. Cabe mencionar que 24 Países Miembros no participaron en dicho informe, empero si se incluyó su información en los perfiles de cada país.

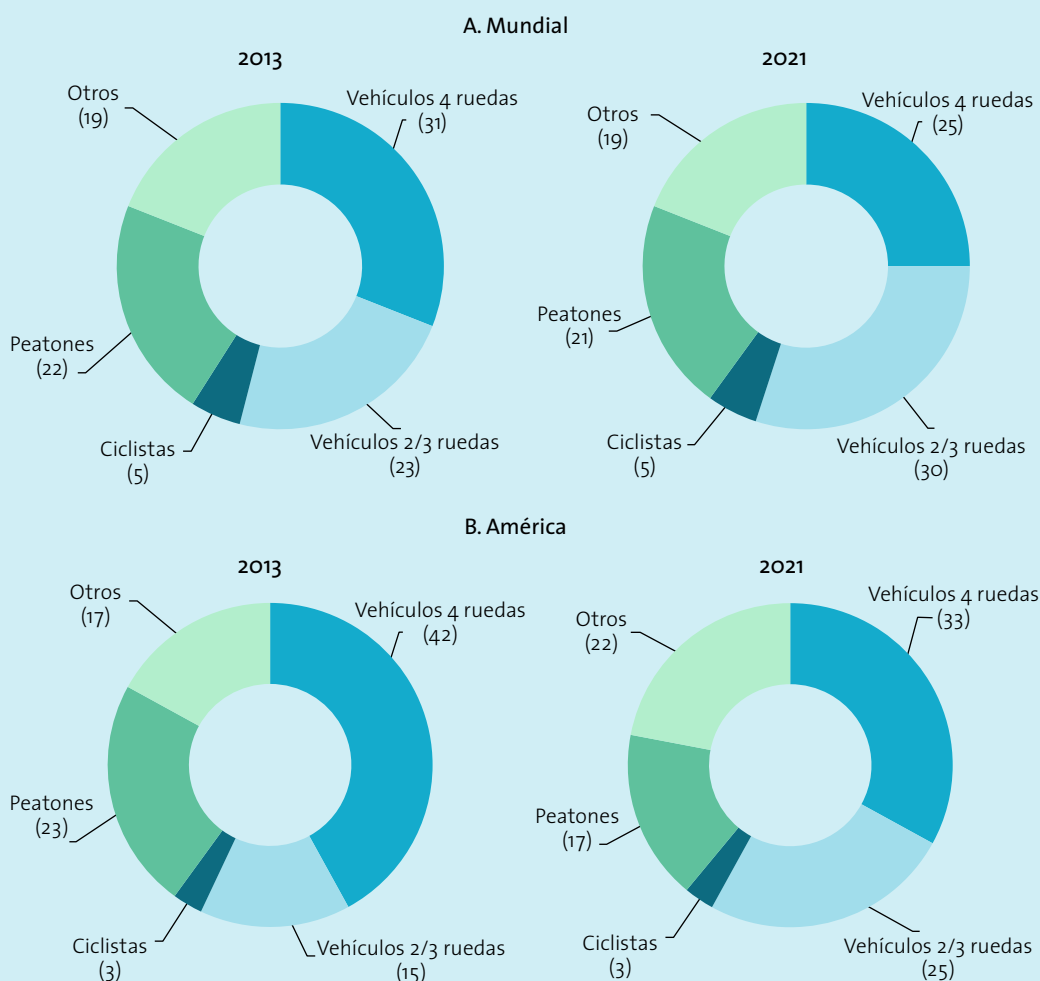
<sup>3</sup> Los 10 países que cumplieron con el objetivo de la Década de Acción 2011-2020 fueron: Bielorrusia, Brunéi Darussalam, Dinamarca, Emiratos Árabes Unidos, Federación Rusa, Japón, Lituania, Noruega, República Bolivariana de Venezuela y Trinidad y Tabago.

<sup>4</sup> En la región de América se considera: América Latina y el Caribe, los Estados Unidos y el Canadá.

En América, se reportaron 144.090 muertes por accidentes viales en 2021, lo que representa el 12% de las víctimas fatales globales. De esta cifra, el 79% correspondió a hombres y el 21% a mujeres. El gráfico 1 muestra la distribución de fallecidos por tipo de usuario en las carreteras en 2013 y 2021, lo que revela una disminución en las muertes de conductores de vehículos de 4 ruedas y un incremento significativo en las de usuarios de vehículos de 2/3 ruedas, tanto a nivel mundial como en la región de América.

### Gráfico 1

América y el mundo: distribución de las víctimas fatales por tipo de usuario en carretera a 2013 y 2021  
(En porcentajes)



**Fuente:** Comisión Económica para América Latina y el Caribe sobre la base de información del Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2023.

El creciente aumento de los accidentes en motocicletas en los últimos años se ha convertido en uno de los grandes desafíos en materia de seguridad vial. La evidencia sugiere que el uso de la motocicleta varía según los ingresos de los países. En general, en los países de ingresos altos, las motocicletas se utilizan principalmente con fines recreativos, mientras que, en los países de ingresos bajos y medianos, una gran parte de su uso se destina a fines comerciales, lo cual sirve como una fuente de ingresos para quienes las conducen. Además, el uso de motocicletas está estrechamente relacionado con el género, siendo un medio de transporte predominantemente utilizado por hombres. Azzato y otros (2022) señalan, basándose en las Encuestas de Movilidad en América Latina, que el 78% de los usuarios de motocicletas son hombres, mientras que solo el 22% de los conductores son mujeres. Esta información coincide con los porcentajes de siniestralidad masculina mencionados previamente en el Informe de la OMS (2023).

En el caso de Chile, por ejemplo, el número de fallecidos en accidentes de motocicleta aumentó de 112 en 2013 a 231 en 2023. La evidencia señala que uno de los principales factores detrás de este incremento es el aumento de repartidores que utilizan aplicaciones de *delivery* como *Uber Eats* y *Rappi*, entre otras (Arellano, 2024). La pandemia contribuyó a popularizar los pedidos desde casa, lo que convirtió el trabajo como repartidor en una opción de empleo accesible. Además, las motocicletas ofrecen una alternativa eficiente y práctica para este tipo de trabajo, lo que permite un desplazamiento rápido y económico en términos de consumo de combustible, además de tener un precio asequible.

Otro ejemplo de un país con un aumento significativo en el número de personas que perdieron la vida por accidentes en motocicleta es Colombia. Según el Grupo Internacional de Análisis y Datos de Seguridad Vial (IRTAD, por sus siglas en inglés) del Foro Internacional del Transporte (ITF, por sus siglas en inglés), Colombia tiene la peor tasa de siniestralidad vial entre los 35 países incluidos en su base de datos, con 15,8 muertes anuales por cada 100.000 habitantes. En contraste, Noruega destaca por tener el menor número de muertes en motocicletas, con aproximadamente 2 fallecidos por cada 100.000 habitantes. Es relevante mencionar que, en 2022, Colombia registró 800.000 nuevas motocicletas, el mayor número de adquisiciones en un solo año en la última década. Del total de víctimas fatales en carretera en Colombia, el 60% corresponde a usuarios de motocicletas (ITF, 2023).

En México, a pesar de la implementación de una licencia especial para conducir motocicletas de forma segura, con el objetivo de combatir la alta siniestralidad en la capital del país, los accidentes provocados por motocicletas siguen siendo elevados. Navarrete (2022) destaca que, al analizar el año 2022, se observa que de las 224 personas que fallecieron en siniestros viales durante la primera mitad del año, 103 se transportaban en motocicleta (90 como conductores y 13 como pasajeros).



## I. Avances en torno a la seguridad vial en América Latina y el Caribe

Con el propósito de enfrentar el gran desafío mundial de reducir el número de víctimas por accidentes viales, especialmente en los países de bajos y medianos ingresos, la Asamblea General de las Naciones Unidas emitió el 12 de abril de 2018 la resolución 72/271, creando oficialmente el Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial (UNRSF, por sus siglas en inglés). Este fondo, concebido como un ente fiduciario, tiene como objetivo financiar y movilizar recursos adicionales para implementar proyectos de alto impacto basados en prácticas reconocidas a nivel internacional, con el fin de mejorar la seguridad vial y, en última instancia, eliminar las consecuencias catastróficas de los accidentes de tránsito para todos los usuarios de las vías (UNRSF, s.f.).

El UNRSF prioriza proyectos que impactan significativamente en los objetivos de seguridad vial establecidos en el Plan de Acción 2021-2030, la Agenda 2030 y los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). Aunque el enfoque inicial del UNRSF se centra en dos ODS específicos —el 3.6 y el 11.2— su impacto se extiende al resto de los ODS. El ODS 3.6 compromete a la comunidad global a reducir a la mitad las fatalidades causadas por accidentes de tránsito antes del año 2030, mientras que el ODS 11.2 busca mejorar la seguridad vial promoviendo un acceso más seguro y la adopción de prácticas de movilidad sostenible (UNRSF, s.f.).

En línea con las metas del ODS 11.2, el UNRSF financia proyectos que promuevan entornos urbanos más seguros para peatones, ciclistas y conductores, así como modos de transporte sostenibles como el transporte público y la bicicleta, contribuyendo así a una mayor accesibilidad y calidad de vida en las ciudades.



El UNRSF contribuye a la implementación de estos objetivos mediante el financiamiento de proyectos que se basan en cinco pilares fundamentales: i) gestión de la seguridad vial; ii) vehículos más seguros; iii) infraestructura vial más segura; iv) usuarios más seguros; y v) sistemas de respuesta ante emergencias.

Es fundamental contar con sistemas sólidos de gestión de la seguridad vial. En este sentido, el UNRSF (2023) subraya la importancia de estos sistemas para proporcionar un enfoque coordinado que aborde los desafíos de la seguridad vial, y permitir a los países tomar decisiones informadas a través de datos, mejorar la aplicación de la ley y, en última instancia, crear carreteras más seguras para todos. Durante 2023, el UNRSF apoyó activamente a las agencias líderes en países de ingresos bajos y medianos a través del:

- i) Desarrollo de estrategias nacionales: Los proyectos en estos países facilitaron la creación e implementación de estrategias nacionales de seguridad vial que respondan a sus necesidades y desafíos específicos.
- ii) Fomento de la colaboración gubernamental: Los proyectos promovieron la comunicación y cooperación entre agencias gubernamentales, ONG y otros actores clave, con lo cual garantizaron un enfoque unificado de la seguridad vial a nivel nacional y entre países y ciudades.
- iii) Facilitación de decisiones basadas en datos: El UNRSF apoyó la creación de sistemas para la recopilación, análisis y utilización de datos de seguridad vial. Esta información es crucial para orientar cambios en las políticas, mejorar la aplicación de la ley y llevar a cabo actividades de monitoreo y evaluación.

#### **A. Proyectos implementados por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) gracias al Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial**

---

Gracias al apoyo del UNRSF, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) ha implementado hasta ahora tres proyectos destinados a mejorar la seguridad vial en Brasil, Argentina y Colombia. Estos proyectos, en colaboración con las autoridades gubernamentales y otros actores clave, se han centrado en reducir los accidentes de tránsito mediante mejoras en la infraestructura y señalización vial, el fortalecimiento de las capacidades institucionales, un aumento en la fiscalización, y la realización de campañas de sensibilización y educación vial, entre otros esfuerzos.

## 1. Fortalecimiento de las fuerzas de tránsito del Estado de Pará, Brasil: un caso exitoso en materia de seguridad vial<sup>5</sup>

En 2020, la CEPAL, en colaboración con el Departamento de Tránsito del Estado de Pará (DETRAN-PA) como organizador del proyecto, y con el apoyo del Consejo Estatal de Tránsito (CETTRAN-PA), la Policía Militar del Estado de Pará y las Agencias Municipales de Tránsito, implementó el proyecto denominado "Fortalecimiento de las fuerzas de tránsito del Estado de Pará, Brasil".

Según Pinto, Barleta y Saade Hazin (2022), este proyecto se centró en mejorar la capacidad operativa de las fuerzas de fiscalización de tránsito en el Estado de Pará, con el objetivo de reducir las muertes y lesiones causadas por accidentes viales. El proyecto buscó aumentar la eficiencia y el nivel de confianza de los agentes de tránsito, además de revisar y actualizar sus prácticas operativas mediante sesiones de formación específicas basadas en los principales factores de riesgo, y alineadas con las actividades establecidas en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2019-2028.

Como afirman las autoras, el proyecto logró fortalecer y mejorar las actividades de fiscalización del tránsito. Se evidenció un aumento significativo en el número de oficiales de tránsito con habilidades mejoradas y mayor confianza en la ejecución de sus tareas de fiscalización. Además, se observó una disminución notable en las víctimas fatales y lesionados por accidentes de tránsito gracias al establecimiento de un protocolo estatal sobre el tránsito.

Asimismo, el proyecto permitió una nueva aproximación en la forma de realizar las fiscalizaciones, que anteriormente se enfocaban en la verificación de documentación (registro de propiedad del vehículo, impuestos, permiso de conducir) y que ahora se orientan hacia enfoques basados en factores de riesgo clave, con una visión holística de la seguridad vial. Tanto el borrador del protocolo estatal de aplicación de normas de tránsito como las sesiones de formación incluyeron las mejores prácticas internacionales en materia de conducción y alcohol, específicamente en puntos de control de sobriedad, operaciones de aplicación de la ley de gran visibilidad y pruebas de alcoholemia aleatorias.

Finalmente, cabe destacar la adecuada coordinación entre los organismos gubernamentales y policiales. El proyecto creó condiciones favorables para la implementación de actividades adicionales de seguridad vial mediante la revisión periódica de los acuerdos con las Agencias Municipales de Tránsito, tal como establece el Código Nacional de Tránsito.

## 2. Gestión de la velocidad vial en América Latina: el caso de Argentina<sup>6</sup>

El proyecto "Gestión de la Velocidad en América Latina: el caso de Argentina" fue seleccionado por el UNRSF para fortalecer la capacidad técnica en tres municipios argentinos: Azul, Cañuelas y Pergamino. De acuerdo con Saade Hazin y Ortega Duarte (2023), el principal objetivo del proyecto, desarrollado entre 2021 y 2023, fue cambiar la percepción ciudadana sobre la reducción de la velocidad y crear carreteras urbanas y rurales más seguras, con el fin de disminuir las víctimas de accidentes viales.

Para alcanzar este objetivo, la CEPAL, junto con sus socios implementadores, llevó a cabo proyectos piloto y compartió un manual de buenas prácticas con las autoridades técnicas de los municipios y los responsables de políticas relacionadas con la seguridad vial. Más allá de los resultados obtenidos en los tres municipios, el proyecto busca ser replicado en todas las provincias, en el distrito federal y en otros municipios de Argentina. Concientizar y fomentar la cooperación para promover una gestión de la velocidad más segura y responsable en las carreteras argentinas fue clave a lo largo de todo el proyecto.

<sup>5</sup> Para mayores detalles del proyecto véase Pinto, Barleta y Saade (2022).

<sup>6</sup> Para mayores detalles del proyecto véase Saade y Ortega (2023).

Un elemento fundamental del proyecto fue reunir a todos los actores involucrados, así como a la población en general, a través de estrategias educativas que promovieran los beneficios de una gestión adecuada de la velocidad. Para ello, se adoptó un enfoque "multiagente" que involucró activamente al sector público, privado y a la sociedad civil.

Las mismas autoras confirmaron que en las rutas que atraviesan los municipios de Azul, Cañuelas y Pergamino, más del 70% de los vehículos livianos y pesados superaban los límites de velocidad permitidos, con colisiones concentradas en zonas urbanas, áreas escolares y de alta afluencia. Gracias al proyecto, se realizaron encuestas de opinión ciudadana con resultados muy favorables: más del 75% de los encuestados apoyó las medidas de gestión de velocidad y la instalación de radares. Asimismo, el piloto de gestión de flotas seguras demostró ser una herramienta eficaz, con una reducción del 38% en los excesos de velocidad y una disminución del 75% en los incidentes viales.

Finalmente, el documento destaca que la implementación de políticas de seguridad vial es más efectiva cuando se aborda desde la perspectiva de la responsabilidad compartida entre el sector público, el sector privado, las empresas y los trabajadores. Dos ejemplos ilustran esta idea: el éxito en la implementación del componente de gestión de flotas seguras, logrado gracias a la colaboración de la empresa Loma Negra; y el valioso aporte tecnológico y económico de la Fundación MAPFRE para las demostraciones de distancia de frenado en las ciudades.

El 11 de mayo de 2023 se llevó a cabo el evento de clausura del proyecto en las instalaciones del Ministerio de Obras Públicas de la Nación en Buenos Aires, Argentina. En el evento se reunieron todos los actores estrechamente involucrados con la seguridad vial en Argentina, con el objetivo de fomentar la colaboración y destacar las contribuciones de cada uno en la mejora de la seguridad vial en el país. La CEPAL convocó a funcionarios de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, de la Alianza Iberoamericana de Movilidad segura (REDUX), autoridades de los municipios beneficiados (Azul, Cañuelas y Pergamino), así como representantes de los Ministerios de Transporte y Salud, y del Centro de Formación en Políticas y Gestión de la Seguridad Vial de la ANSV y Loma Negra, en representación del sector privado. Durante el evento se presentaron los resultados del proyecto y se compartieron experiencias, lo que permitió identificar y delinear los desafíos actuales de la seguridad vial en Argentina.

### **3. La seguridad vial la construimos entre todos: Intervenciones participativas en diversas regiones de Colombia**

Actualmente, la CEPAL está implementando un tercer proyecto en Colombia, financiado por el UNRSF, titulado: "La seguridad vial la construimos entre todos: Intervenciones participativas en diversas regiones de Colombia". El objetivo de este proyecto es llevar a cabo intervenciones urbanas participativas, de bajo costo y alto impacto, que involucren activamente a la comunidad, contribuyan a la reducción de accidentes de tránsito, y promuevan una movilidad segura para los usuarios vulnerables de las carreteras.

Los tres proyectos implementados hasta ahora han contribuido significativamente a mejorar la seguridad vial en los países involucrados. Sin embargo, es importante señalar que todos estos proyectos buscan ser replicados tanto dentro de los países como en el resto de la región. Además, el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), más allá del 3.6 y el 11.2, que están directamente relacionados con la seguridad vial, es una prioridad central en la ejecución de todos los proyectos vinculados al UNRSF.

A pesar de los logros alcanzados, aún queda mucho por hacer. Es fundamental seguir desarrollando y perfeccionando estrategias que aborden de manera integral la seguridad vial, involucrando a todos los actores relevantes, desde autoridades locales hasta la comunidad en general, para garantizar que las lesiones por accidentes de tránsito disminuyan en beneficio de todos los ciudadanos de la región.

## II. Desafíos para la seguridad vial en América Latina y el Caribe

La seguridad vial enfrenta una serie de desafíos a nivel global, entre los cuales se destacan los siguientes:

- i) La calidad de la infraestructura en caminos y carreteras.
- ii) La revisión y actualización de las leyes y normas viales.
- iii) La implementación de campañas de concientización y educación vial.
- iv) El uso de tecnología avanzada para el control y monitoreo del tránsito.
- v) La promoción y fortalecimiento del transporte público.
- vi) La cooperación y coordinación entre las autoridades nacionales e internacionales vinculadas a la seguridad vial.
- vii) La firma y ratificación de las convenciones de seguridad vial de las Naciones Unidas.

### A. La calidad de las infraestructuras en caminos y carreteras

Contar con una infraestructura adecuada y segura es crucial para el desarrollo de la seguridad vial. La existencia de caminos, carreteras y señalizaciones bien diseñadas y en buen estado contribuye significativamente a reducir las tasas de víctimas por accidentes de tránsito.

Además de contar con infraestructura de calidad, es esencial asegurar su conservación continua. Como lo afirma el Ministerio de Economía de Argentina (2023), es necesario realizar revisiones periódicas del estado de las carreteras, llevar a cabo reparaciones cuando sea necesario y garantizar que las señalizaciones, como las señales de tránsito, las marcas en el pavimento y otros elementos visuales, sean apropiadas para orientar a los conductores.

El buen estado de las carreteras también requiere que los sistemas de drenaje estén despejados para prevenir inundaciones y que las luces de la calle y la iluminación en las intersecciones funcionen correctamente, especialmente en condiciones de baja visibilidad o durante la noche. Además de los caminos y carreteras, los puentes y viaductos también deben ser inspeccionados y reparados regularmente para garantizar su seguridad e integridad estructural.

Actualmente, muchos países de la región enfrentan limitaciones en sus ingresos fiscales y, en muchos casos, altos niveles de endeudamiento, lo que dificulta la inversión en la infraestructura necesaria para garantizar la seguridad de caminos, carreteras, puentes y viaductos. Para reducir la brecha en infraestructura relacionada con la seguridad vial se requieren grandes inversiones.

Ante recursos escasos, la implementación de alianzas público-privadas se vuelve crucial para mejorar la eficiencia en el gasto público y atraer inversiones. Estas alianzas pueden ser una solución efectiva para abordar las necesidades de infraestructura y promover una mayor seguridad vial.

Muchos países en la región están invirtiendo en proyectos para modernizar sus infraestructuras viales, lo que incluye la construcción de carreteras mejor diseñadas, la implementación de sistemas de iluminación y la creación de pasos peatonales seguros. Además, como señala el Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial de la OMS (2023), es fundamental avanzar en la seguridad de las infraestructuras para mejorar la accesibilidad, especialmente para las personas con discapacidad, y facilitar la transferencia entre diferentes modos de transporte. La seguridad de la infraestructura debe ser prioritaria tanto para las carreteras nuevas como para las existentes.

El informe también destaca que, a pesar de la construcción continua de carreteras para satisfacer el creciente parque vehicular, muchas de estas, especialmente en países de bajos y medianos ingresos, no cumplen con las normas de seguridad reconocidas. De los 68 millones de kilómetros de carreteras reportados en la encuesta, 4,5 millones de kilómetros



son autopistas pavimentadas, 47 millones de kilómetros son carreteras interurbanas pavimentadas y 10 millones de kilómetros son carreteras interurbanas sin pavimentar. Solo 35 países informaron sobre la disponibilidad de carriles para bicicletas, que suman una longitud total de 140.000 kilómetros, es decir, aproximadamente el 0,2% del total de carreteras reportadas. Este déficit en infraestructura para ciclistas ha contribuido al aumento de muertes de ciclistas en los últimos años.

En las ciudades de la región, varios países están desarrollando extensas redes de ciclovías para promover el uso de bicicletas como un medio de transporte sostenible y seguro. Sin embargo, es evidente que estas iniciativas aún no son suficientes para cubrir la demanda y mejorar la seguridad de los ciclistas de manera integral.

Se puede afirmar que los países de la región han concentrado sus esfuerzos en mejorar la seguridad vial utilizando los recursos disponibles. Este enfoque se ha reflejado en todos los proyectos implementados por el UNRSF mencionados anteriormente. Un ejemplo adicional de este compromiso es la implementación del programa “Camino Escolar Seguro” en Argentina, iniciado en 2011. Este programa se basa en promover que los estudiantes vayan a pie a la escuela a través de rutas seguras y adecuadamente señalizadas, con el objetivo de garantizar un trayecto seguro para los niños y fomentar prácticas de movilidad segura.

Como exponen De la Peña y otros (2016), en la Escuela Primaria Núm. 1247 Centenario de Rafaela se implementó un plan piloto para reducir la congestión de tránsito. A través de cuestionarios y encuestas sobre hábitos de movilidad y accesibilidad, expertos en movilidad y la comunidad educativa identificaron una ruta segura para los estudiantes. Este camino escolar, que abarca 30 cuadras, incluyó mejoras en infraestructura y señalización, así como colaboración con Seguridad Vial, Control Público y la Guardia Urbana Rafaelina. Además, se llevaron a cabo programas de concientización y educación vial dirigidos a alumnos, padres y vecinos.

Tras la implementación del piloto, se realizó una encuesta de seguimiento que reveló que el 90% de las familias y alumnos tenían un alto conocimiento del proyecto, y aproximadamente el 20% de las familias modificaron sus hábitos de desplazamiento como resultado del mismo.

Los autores también destacan los avances en la región en la elaboración de manuales y guías para la auditoría, diseño, construcción y operación de carreteras seguras. Por ejemplo, Costa Rica ha desarrollado un “Manual para el Desarrollo de Proyectos de Infraestructura desde la Óptica de la Seguridad Vial”. Esta guía se centra en la prevención de accidentes al incorporar factores clave de seguridad vial en cada etapa del desarrollo de proyectos viales, desde la planificación hasta la operación. Además, detalla las etapas del desarrollo de un proyecto de infraestructura vial y presenta principios de diseño enfocados en la seguridad. De esta manera, ofrece a los profesionales y responsables de la toma de decisiones una herramienta valiosa para mejorar la seguridad de la red vial nacional.

Los proyectos implementados por el UNRSF y los mencionados anteriormente ofrecen soluciones económicas y de alto impacto para mejorar la seguridad vial en puntos críticos de la infraestructura en países, ciudades o municipios con recursos limitados. Aunque estos proyectos han logrado avances significativos, los países de América Latina y el Caribe todavía necesitan más recursos y mejoras en la infraestructura y señalización para fortalecer la seguridad vial en toda la región.

## **B. La revisión y actualización de las leyes y normas viales**

---

Uno de los mayores desafíos en materia de seguridad vial en la región es la presencia de vacíos y la falta de efectividad y cumplimiento de leyes y normas. En los últimos años, los países han introducido nuevas leyes y normas de seguridad vial más estrictas para abordar problemas como el exceso de velocidad, el uso del cinturón de seguridad y la conducción bajo los efectos del alcohol, entre otros. Según el Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial (OMS, 2023), de los 170 países y dos territorios encuestados a nivel mundial, solo seis cumplen con todos los criterios de mejores prácticas establecidos por la Organización Mundial de la Salud para abordar los principales factores de riesgo, tales como el exceso de velocidad, la conducción en estado de embriaguez, el uso del casco para motociclistas,

el uso del cinturón de seguridad y los sistemas de retención infantil. Menos de 50 países cuentan con políticas que promueven medios de transporte sostenibles como caminar, conducir una bicicleta y utilizar el transporte público. La falta de inversiones, debido a los recursos limitados de muchos países, ha sido un gran obstáculo para promover opciones de movilidad seguras y sostenibles. Además, cerca de 80 países no tienen leyes que regulen las normas de seguridad de los vehículos.

Chile ha sido uno de los países de la región que ha adoptado medidas específicas, como la política de tolerancia cero frente al consumo de alcohol (Foro Internacional de Transporte, 2017). En Uruguay, se han implementado regulaciones estrictas para el uso de motocicletas, incluyendo la obligatoriedad del casco y la limitación de la velocidad (Decreto Número 265/009, 2009). México también ha endurecido sus normas de seguridad vial. Según Navarro (2021), en 2021 la Secretaría de Movilidad presentó avances en el Plan de Seguridad Vial, que incluía tres componentes principales:

- i) Fortalecimiento normativo: Se reformó el Código Penal para incluir ciertas conductas de riesgo que previamente no se consideraban en incidentes viales con heridos o fallecidos.
- ii) Reforma a la Ley de Movilidad Vial: Se actualizaron las coberturas y características de las pólizas de seguro, con un enfoque especial en el transporte público.
- iii) Modificación del Reglamento de la Ley de Movilidad: Se reformó la normativa relacionada con la Licencia A1, incluyendo el uso de alcoholímetros, los procedimientos de sanción y la reincidencia de infracciones.

Estos ejemplos muestran los esfuerzos de varios países por endurecer sus leyes y normas de seguridad vial. No obstante, a pesar de estas iniciativas, las cifras de víctimas siguen siendo altas, lo que subraya la necesidad de seguir avanzando en la actualización y aplicación de leyes y normativas relacionadas con los factores de riesgo para la seguridad vial.

### C. La implementación de campañas de concientización y educación vial

Cada vez son más las campañas de concientización destinadas a educar a los ciudadanos sobre la importancia de la seguridad vial, con un enfoque particular en jóvenes y conductores profesionales. A continuación, se presentan algunos ejemplos de campañas y mejoras en la educación vial en Argentina y la República Dominicana. Los países que obtienen resultados positivos a través de estas iniciativas deben servir como referentes para otras naciones de la región.

Como se detalló en secciones anteriores, el Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial (UNRSF) financia proyectos destinados a mejorar la seguridad vial en la región. Un ejemplo destacado es el proyecto implementado en Argentina, titulado “Gestión de Velocidad en América Latina: El Caso de Argentina”. Un componente clave de este proyecto fue el desarrollo de campañas de sensibilización y la promoción de la educación vial para combatir el exceso de velocidad. Según Saade Hazin y Ortega Duarte (2023), se diseñaron frases de campaña como: “¿Estás apurado?” y “Tomémonos unos minutos para hablar”, las cuales se complementaron con entrevistas a familiares y amigos de víctimas de accidentes viales. Esta información se utilizó para crear un video y otros materiales de gran impacto, los cuales se distribuyeron durante las campañas en los municipios de Azul, Cañuelas y Pergamino. El propósito fue concientizar a la comunidad sobre los peligros del exceso de velocidad para conductores y peatones. Estos materiales y el video se han convertido en referentes para futuras actividades de difusión tanto en Argentina como en el resto de la región.

Otra actividad sustantiva fue “Pintemos Juntos el Futuro”, que involucró a diversos artistas en el diseño de dibujos relacionados con el control de velocidad. Esta iniciativa se complementó con charlas dirigidas especialmente a los estudiantes de la comunidad. La educación vial es crucial, aunque en muchos países de la región aún no está suficientemente integrada en el sistema educativo. Desafíos como el incumplimiento de las normas de tránsito, el exceso de velocidad y el uso de teléfonos móviles al conducir siguen siendo preocupaciones importantes en la seguridad vial. La evidencia muestra que una mayor educación vial contribuye a una reducción en los accidentes de tránsito.

Según Pinto, Barleta y Saade Hazin (2023), la República Dominicana está realizando esfuerzos significativos para fortalecer la educación vial con el fin de abordar el elevado número de accidentes viales en el país. Existe evidencia que confirma que la República Dominicana presenta las tasas más altas de víctimas por accidentes viales. En respuesta a esta situación, se creó la Escuela Nacional de Educación Vial, que depende del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (Intrant). Conforme a la Ley Número 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, es fundamental: “definir y organizar el contenido general de los cursos sobre normas de tránsito para los infractores de esta ley y sus reglamentos, y la capacitación continua de técnicos y funcionarios nacionales, provinciales, municipales y locales sobre seguridad vial”.

#### **D. El uso de tecnología avanzada para el control y monitoreo del tránsito**

---

El uso de la tecnología en el control y monitoreo es crucial para avanzar en la seguridad vial. Varios países han implementado cámaras de vigilancia y radares de velocidad, lo que ha optimizado los sistemas de monitoreo de tráfico y permitido una respuesta más rápida y efectiva por parte de las autoridades.

Una de las herramientas más comúnmente utilizadas son las cámaras de control de velocidad con RADAR (Radio Detection And Ranging). Estas cámaras miden el cambio en la frecuencia de las ondas de radio que rebotan en los vehículos para determinar con precisión su velocidad, utilizando el efecto Doppler. Según Viion (2021), aunque las primeras cámaras Doppler, introducidas hace más de 40 años, fueron revolucionarias, presentaban problemas de precisión y exactitud en la identificación del vehículo objetivo. Las cámaras actuales han avanzado significativamente, abordando estos problemas mediante el uso de tecnologías avanzadas como el rango de tiempo de vuelo y la triangulación de radares.

En Argentina, el uso de radares comenzó hace más de 20 años. Inicialmente, se implementaron de manera experimental en la Ruta 2, que conduce a la Costa Atlántica. Con el tiempo, estos radares se han consolidado como una herramienta clave para hacer cumplir las normas de tránsito (Osuna Gutiérrez, 2022). En Colombia, según López Bermúdez (2023), se han instalado cámaras de velocidad en calles y carreteras. Estas cámaras monitorean la velocidad de los vehículos y contribuyen a mejorar la seguridad vial, ya que capturan evidencia electrónica que puede ser utilizada como prueba en casos de presuntas infracciones de tránsito.

La evolución tecnológica también ha tenido un impacto significativo en la seguridad de los vehículos, lo que ha contribuido a una reducción en el número de accidentes viales. Los países que cuentan con vehículos que cumplen con estándares de seguridad más altos han mostrado tasas menores de víctimas por accidentes viales. En los Estados Unidos, por ejemplo, la Administración Nacional de Seguridad Vial (NHTSA, por sus siglas en inglés) estimó que, en 2012, el riesgo de mortalidad para los ocupantes de un vehículo promedio era un 56% menor en comparación con los vehículos de finales de la década de 1950. Los avances en la seguridad de los vehículos han llevado a un aumento en el número anual de vidas salvadas, de 115 en 1960 a 27.621 en 2012. En total, estas tecnologías mejoradas salvaron más de 600.000 vidas entre 1960 y 2012 (NHTSA, s.f.).

#### **E. La promoción y fortalecimiento del transporte público**

---

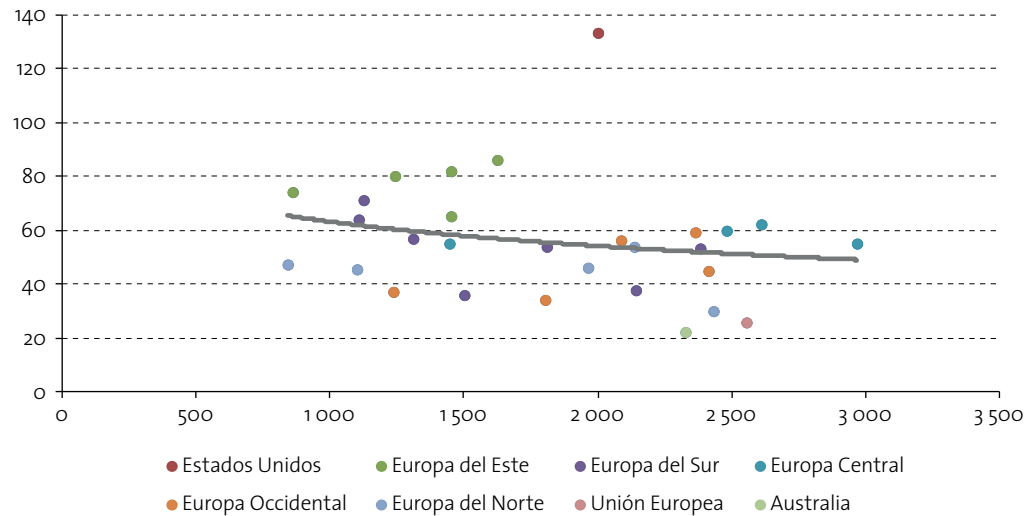
Con el creciente aumento de la población urbana, es esencial implementar una combinación eficiente y sostenible de diversos modos de transporte. Esto incluye el transporte público masivo, que es crucial para proteger la seguridad de peatones, ciclistas y otros usuarios vulnerables. Estos grupos representan más de la mitad de las muertes por accidentes viales (OMS, 2023).

Como señala la UITP (2021), el peligro vial es una consecuencia directa del predominio del transporte por carretera y de un diseño y planificación inadecuados de las calles. De manera similar a cómo la congestión del tránsito puede ser abordada, la implementación de infraestructuras de transporte público integradas, el uso de técnicas avanzadas de diseño urbano y una regulación efectiva del tráfico son esenciales para mitigar estos problemas.

Existe evidencia que confirma una relación positiva entre el número de personas que perdieron la vida en las carreteras urbanas y la cantidad de desplazamientos en coche. Según UITP (2021), en las ciudades con sistemas de transporte público bien desarrollados, el número de muertes en accidentes viales es la mitad de aquel registrado en ciudades donde la mayoría de los desplazamientos se realizan en coche. El gráfico 2 muestra una evidente correlación negativa entre el uso del transporte público y el número de víctimas mortales.

**Gráfico 2**

Uso de transporte público y número de víctimas fatales, 2022



**Fuente:** Elaboración propia sobre la base de datos de UITP (International Association of Public Transport) (2021); U.S. Department of Transportation; Transport Canada; Bureau of Infrastructure and Transport Research Economics (BITRE), Australia; European Commission; y, European Union.

Con respecto a las motocicletas, Azzato y otros (2022) destacan la necesidad de considerar a los usuarios de motocicletas de manera diferenciada de los conductores de vehículos de cuatro ruedas en las políticas de Movilidad Urbana. Es crucial analizar el impacto del uso de motocicletas en la movilidad, así como las características socioeconómicas que las hacen un medio de transporte atractivo y en expansión. Las políticas de Gestión de la Demanda de Transporte (GDT), que buscan reducir el uso de vehículos privados y promover el transporte público, deben evaluar cómo afectan el uso de motocicletas, ya sea desincentivando su uso o evitando su incremento. Azzato y otros (2022) también mencionan la importancia de desarrollar un sistema de transporte público seguro y asequible para prevenir que las personas opten por medios de transporte más riesgosos, como las motocicletas y los ciclomotores. Esta estrategia está alineada con la meta 11.2 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU, que busca proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos, para mejorar la seguridad vial y atender las necesidades de personas vulnerables, incluyendo mujeres, niños, personas con discapacidad y personas mayores.

## F. La cooperación y coordinación entre las autoridades nacionales e internacionales vinculadas a la seguridad vial

Uno de los grandes desafíos para avanzar en la seguridad vial en los países es lograr una adecuada cooperación y coordinación entre las diversas autoridades nacionales responsables, como ministerios y agencias especializadas, así como entre todos los actores involucrados. La falta de coordinación puede generar retrasos significativos en la implementación de políticas públicas efectivas.

Un ejemplo a mencionar de cómo abordar este desafío es el caso de Argentina. En este país, se creó la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) con el propósito de coordinar y supervisar las políticas y acciones relacionadas con la seguridad en las carreteras. La ANSV colabora con otros organismos gubernamentales y actores relevantes para garantizar una respuesta integral. Esta institución ha fortalecido la capacidad estatal para enfrentar los problemas de seguridad vial al centralizar la gestión y coordinación, y lograr una mayor coherencia en las políticas y una respuesta más ágil ante los desafíos (Bertraneu, 2013).

Otro caso destacado es el de Costa Rica, donde se estableció una comisión interinstitucional para mejorar la coordinación entre los ministerios vinculados a la seguridad vial: el Consejo de Seguridad Vial (COSEVI). Este consejo reúne a representantes de diferentes ministerios y agencias para coordinar esfuerzos y desarrollar políticas orientadas a "la mejora de la movilidad segura, saludable y sostenible en las carreteras, así como en la infraestructura y el transporte" (COSEVI, s.f.). Estos ejemplos ilustran cómo la coordinación eficaz entre diversas entidades puede contribuir a la mejora de la seguridad vial en la región.

## G. La firma y ratificación de las convenciones de seguridad vial de las Naciones Unidas

---

Como se menciona en Saade Hazin y Ortega (2023), uno de los grandes retos en América Latina y el Caribe es la falta de adhesión a las siete convenciones sobre seguridad vial de las Naciones Unidas, que establecen las bases para que los Estados desarrollen marcos legales nacionales destinados a prevenir lesiones y fatalidades causadas por accidentes de tránsito. La gobernanza de la seguridad vial depende en gran medida de la voluntad política para crear y ejecutar estrategias y programas a nivel nacional. Las resoluciones de la Asamblea General de las Naciones Unidas sobre la "Mejora de la seguridad vial en el mundo" instan a todos los Estados miembros a adherirse a estas convenciones y acuerdos (UNECE, 2020):

- i) Convención de 1968 sobre la circulación vial: Establece normas para todos los aspectos de la circulación y la seguridad vial, y se utiliza como referencia para las legislaciones nacionales.
- ii) Convención de 1968 sobre la señalización vial: Define más de 250 señales, símbolos y marcas viales acordadas internacionalmente.
- iii) Acuerdo de 1958: Relativo a la adopción de reglamentos técnicos armonizados para vehículos de ruedas, equipos y piezas, y a las condiciones para el reconocimiento recíproco de homologaciones basadas en los reglamentos de las Naciones Unidas. Proporciona un marco legal para reglamentos uniformes relacionados con la seguridad y los aspectos ambientales de todos los tipos de vehículos de ruedas fabricados.
- iv) Acuerdo de 1997: Establece condiciones uniformes para las inspecciones técnicas periódicas de vehículos de ruedas y el reconocimiento recíproco de dichas inspecciones.
- v) Acuerdo de 1998: Establece reglamentos técnicos mundiales para vehículos de ruedas, equipos y piezas que puedan instalarse y/o utilizarse en vehículos de ruedas. El acuerdo sirve de marco para la elaboración de reglamentos técnicos mundiales sobre seguridad y comportamiento ambiental de vehículos.
- vi) Acuerdo de 1957: Relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera, establece normas para operaciones, capacitación de conductores y fabricación de vehículos, con el fin de prevenir y mitigar el impacto de colisiones que involucren mercancías peligrosas.
- vii) Acuerdo europeo de 1970 sobre trabajo de tripulaciones de vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR): Regula las condiciones laborales de las tripulaciones de vehículos en transporte internacional.

Según UNECE (2020), hasta la fecha, únicamente Bahamas, Brasil, Chile, Costa Rica, Cuba, Ecuador, Guyana, Honduras, México, Perú, Uruguay y la República Bolivariana de Venezuela han firmado una o más de estas siete convenciones.

### III. Rumbo a Marrakech<sup>7</sup>

Actualmente, las comisiones regionales y agencias de las Naciones Unidas están trabajando en la preparación de la Cuarta Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial (CMMSV), que se llevará a cabo en Marrakech, Marruecos, del 18 al 20 de febrero de 2025. Este evento convoca a jefes de Estado, ministros de Transporte, Infraestructuras, Salud y Educación, así como a ONG y responsables de todas las agencias de seguridad vial. La conferencia tiene como objetivo evaluar los avances en la implementación del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 en sus primeros cinco años y apoyar una nueva visión de movilidad segura y sostenible.

Durante la CMMSV, se abordarán retos clave como: i) Evaluar los avances y compromisos para reducir a la mitad las muertes y lesiones en carretera para 2030; ii) Fomentar la inversión en intervenciones de seguridad vial de eficacia probada con una elevada relación costo-beneficio; iii) Destacar la importancia de infraestructura vial segura y la gestión de la velocidad, especialmente en países de ingresos bajos y medianos.

Es crucial que los gobiernos inviertan en intervenciones que han demostrado salvar vidas y proteger a las personas. Los estudios indican que las intervenciones de seguridad vial basadas en evidencia tienen una gran rentabilidad al reducir los costos sanitarios, de seguros y otros costos sociales. Por ejemplo, el International Road Assessment Programme's Safety Insights Explorer estima que se podrían obtener beneficios de hasta 8 dólares por cada dólar invertido en la mejora de carreteras hasta el nivel de 3 estrellas.

Además, la conferencia buscará integrar la seguridad vial con otras prioridades urgentes para los gobiernos, como la pobreza, la desigualdad, el cambio climático y la rendición de cuentas. El Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2023, publicado por la Organización Mundial de la Salud, será un referente clave para las discusiones en la CMMSV.

### IV. Reflexiones finales

En las últimas décadas, la seguridad vial ha emergido como una prioridad fundamental en las agendas de políticas públicas de América Latina y el Caribe. Este enfoque ha sido impulsado por los avances logrados, los desafíos persistentes en la región y, en particular, por el papel crucial del Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial (UNRSF) en la implementación de proyectos destinados a reducir los fallecidos y lesionados por accidentes de tránsito.

Gracias al apoyo del UNRSF, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) ha llevado a cabo diversos proyectos de seguridad vial que ya han mostrado resultados positivos en países como Brasil y Argentina. En el Estado de Pará, Brasil, se ha fortalecido la capacidad operativa de las fuerzas de tránsito mediante mejoras en la vigilancia y la educación vial de la población sobre la importancia de respetar las normas de tránsito. Estos logros no habrían sido posibles sin la colaboración estrecha entre el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Educación, las fuerzas de seguridad y las autoridades locales, lo que culminó en una disminución tangible de fallecidos y lesionados por accidentes viales. En Argentina, la gestión de la velocidad en municipios como Azul, Cañuelas y Pergamino ha demostrado cómo la colaboración entre distintos niveles de gobierno y sectores de la sociedad puede generar resultados concretos. La instalación de radares, la promoción de campañas de concientización y la participación activa de la comunidad han contribuido a crear un entorno más seguro. Este esfuerzo conjunto entre actores públicos y privados ha promovido un cambio en la mentalidad de los conductores y ha fomentado un respeto más profundo por las leyes de tránsito, lo que pone en evidencia lo que se puede lograr cuando todos los sectores se alinean en torno a un objetivo común.

<sup>7</sup> Esta sección se basa principalmente en el documento: UNRSF (2024) y el Global Alliance of NGOs for Road Safety, [en línea] <https://www.roadafetyngos.org/events/editorial-marrakech-2025-invest-in-road-safety/>.

A pesar de estos avances, la seguridad vial en América Latina y el Caribe sigue enfrentando grandes desafíos. Uno de los problemas más críticos es la alta tasa de siniestralidad entre motociclistas. En varios países de la región, el número de muertes de motociclistas ha aumentado considerablemente, especialmente con la expansión del uso de este tipo de vehículo para servicios de entrega. Además, la infraestructura vial deficiente, la falta de implementación efectiva de las leyes de tránsito, y el bajo uso de medidas de seguridad, como cascos y cinturones de seguridad, continúan siendo problemas significativos. En muchas regiones, la infraestructura no cumple con los estándares internacionales de seguridad, lo que incrementa el riesgo para conductores y peatones.

La educación vial y las campañas de concientización han sido fundamentales para reducir los accidentes de tránsito. Iniciativas como las campañas de sensibilización en Argentina han sido efectivas para cambiar las actitudes hacia la velocidad y mejorar el comportamiento en las carreteras. La educación continua sobre los peligros de la conducción a alta velocidad y bajo la influencia del alcohol es crucial para reducir los accidentes viales. La participación de la comunidad en estas iniciativas ha sido esencial para fomentar una cultura de seguridad y responsabilidad compartida en las carreteras.

Un aspecto clave para el éxito de los esfuerzos de seguridad vial es la cooperación y coordinación entre diversos actores. Ejemplos como la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) en Argentina y el Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) en Costa Rica ilustran cómo la coordinación entre agencias gubernamentales, organizaciones no gubernamentales y el sector privado puede conducir a una implementación más eficaz y coherente de políticas de seguridad vial. Esta colaboración facilita la armonización de estrategias y la optimización de recursos, y permite una respuesta más ágil y adaptada a los desafíos específicos de cada país.

Para mejorar la seguridad vial se requiere un enfoque integral que combine la mejora de la infraestructura con la actualización y el cumplimiento de las leyes de tránsito. Además, se debe fortalecer el uso de tecnologías avanzadas para el monitoreo del tránsito, como cámaras de velocidad y sistemas de control automatizados. Invertir en infraestructuras seguras y promover el transporte público como una alternativa viable son medidas cruciales para reducir la dependencia de los vehículos privados y mejorar la seguridad vial.

El camino hacia una movilidad más segura en América Latina y el Caribe requiere un compromiso continuo de todos los actores involucrados: gobiernos, sociedad civil y sector privado. Aunque se han logrado avances significativos, es esencial mantener y reforzar los esfuerzos para crear un entorno vial más seguro y sostenible. La coordinación y la cooperación son indispensables para construir una cultura de seguridad vial que proteja a todos los usuarios de los caminos y carreteras.

En definitiva, la implementación de políticas efectivas, la educación continua, la coordinación entre los actores clave y la cooperación internacional seguirán siendo pilares fundamentales para alcanzar los objetivos establecidos en la próxima Década de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, así como en la Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

## V. Bibliografía

- Arellano, J. (2024), "Peligro sobre dos ruedas: por qué se duplicaron las muertes de motociclistas en Chile en una década", *La Tercera*, Ministerio de Economía Transporte Agencia Nacional de Seguridad Vial Observatorio vial, [en línea] <https://www.latercera.com/la-tercera-domingo/noticia/peligro-sobre-dos-ruedas-por-que-se-duplicaron-las-muertes-de-motociclistas-en-chile-en-una-decada/H3Q3G2TTS5A6BKDKT5B2UPHXHQ/>.
- Azzato, F. y otros (2022), *La motocicleta en América Latina: actualidad y buenas prácticas para el cuidado de sus usuarios*, Banco Interamericano de Desarrollo, Monografía, BID, 971 [en línea] <https://policycommons.net/artifacts/2232248/la-motocicleta-en-america-latina/2989721/>.
- Banco Mundial (2024), *América Latina y el Caribe: Panorama general*, Banco Mundial [en línea] <https://www.bancomundial.org/es/region/lac/overview>.

- Bertraneu, J. (2013), Creación de agencias especializadas, capacidad estatal y coordinación interinstitucional, Análisis del caso de la Agencia Nacional de Seguridad Vial de Argentina, Academia [en línea] [https://www.academia.edu/107861440/Creaci%C3%B3n\\_de\\_agencias\\_especializadas\\_capacidad\\_estatal\\_y\\_coordinaci%C3%B3n\\_interinstitucional\\_An%C3%A1lisis\\_del\\_caso\\_de\\_la\\_Agencia\\_Nacional\\_de\\_Seguridad\\_Vial\\_de\\_Argentina](https://www.academia.edu/107861440/Creaci%C3%B3n_de_agencias_especializadas_capacidad_estatal_y_coordinaci%C3%B3n_interinstitucional_An%C3%A1lisis_del_caso_de_la_Agencia_Nacional_de_Seguridad_Vial_de_Argentina).
- Brichetti, J. Py otros (2021), *La brecha de infraestructura en América Latina y El Caribe, Estimación de las necesidades de inversión hasta 2030 para progresar hacia el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible* [en línea] <https://interactive-publications.iadb.org/La-brecha-de-infraestructura-en-America-Latina-y-el-Caribe>.
- CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe (2023), Estudio Económico de América Latina y el Caribe, 2023 (LC/PUB.2023/11-P/Rev.1), Santiago [en línea] <https://www.cepal.org/es/publicaciones/67989-estudio-economico-america-latina-caribe-2023-financiamiento-transicion>.
- Chukwu, O. (2024), *Editorial – Marrakech 2025: invest in road safety*, Global Alliance of NGOs For Road Safety, February [en línea] <https://www.roadsafetyngos.org/events/editorial-marrakech-2025-invest-in-road-safety/>.
- CIDEU (Centro Iberoamericano de Desarrollo Estratégico Urbano) (2019), *Primer Camino Escolar Seguro de la Argentina*, [en línea] <https://www.cideu.org/proyecto/primer-camino-escolar-seguro-de-la-argentina/>.
- COSEVI (Consejo de Seguridad Vial) (s.f.), *¿Quiénes somos?* COSEVI [en línea] <https://www.csv.go.cr/quienes-somos>.
- De la Peña, Elena y otros (2016), “Experiencia de Éxito, factor de infraestructura”, en *Seguridad Vial en América Latina y el Caribe*, Asociación Española de la Carretera y Banco Interamericano de Desarrollo, febrero [en línea] <https://www.aecarretera.com/estudios/2019/11.4.-Experiencias-de-exito-en-seguridad-vial-en-America-Latina-y-el-Caribe-Factor-infraestructura.pdf>.
- Foro Internacional de Transporte (2017). *Benchmarking de la seguridad vial en América Latina. Análisis de Políticas de Casos Específicos*, [en línea] <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/benchmarking-seguridad-vial-america-latina.pdf>.
- IMPO (Dirección Nacional de Impresiones y Publicaciones Oficiales) (2009), *Aprobación del reglamento nacional de uso de casco protector por parte de los usuarios de ciclomotores, motos, motocicletas, motonetas o similares*, Decreto N° 265/009, Uruguay [en línea] <https://www.impo.com.uy/bases/decretos/265-2009/1>.
- ITF (International Transport Forum) (2023), *Colombia: Road Safety Country Profile 2023*, OECD Publishing, Paris, [en línea] <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/colombia-road-safety.pdf>.
- López Bermúdez, D. A. (2023), *¿Va a viajar? “Estos son los lugares donde hay cámaras de fotodetección en Colombia”*, *El Tiempo*, [en línea] <https://www.eltiempo.com/datos/cameras-de-fotomultas-donde-estan-ubicadas-en-colombia-mapa-y-coordenadas-837092#:~:text=En%20Colombia%20hay%20equipos%20de,19%20de%20diciembre%20de%202023>.
- Ministerio de Economía de Argentina (2023), *Infraestructura vial: Factor de riesgo de la seguridad vial*, [en línea] <https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/observatoriovialnacional/infraestructura-vial-factor-de-riesgo-de-la-seguridad-vial>.
- Navarrete, S. (2022), *Muertes de motociclistas aumentan en CDMX a más de un año de licencia especial*. ADNPolítico, octubre [en línea] <https://politica.expansion.mx/cdmx/2022/10/22/muertes-de-motociclistas-aumentan-en-cdmx-a-mas-de-un-ano-de-licencia-especial>.
- Navarro, C. (2021), *CDMX presenta avances del Plan de Seguridad Vial y alistan campaña de concientización*, *El Heraldo de México*, mayo [en línea] <https://heraldodemexico.com.mx/nacional/2021/5/19/cdmx-presenta-avances-del-plan-de-seguridad-vial-alistan-campana-de-concientizacion-297668.html>.
- NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration) (s.f.), *How Vehicle Safety Has Improved Over the Decades*, Washington, D.C <https://www.nhtsa.gov/how-vehicle-safety-has-improved-over-decades>.



- OMS (Organización Mundial de la Salud (2023), *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2023*. Ginebra, Licencia: CC BY-NC-SA 3.0 IGO [en línea] <https://www.who.int/publications/i/item/9789240086517>.
- (2018), *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2018: Resumen*. Ginebra, (OMS/NMH/NVI/18.20), Licencia: CC BY-NC-SA 3.0 IGO [en línea] <https://www.who.int/publications/i/item/WHO-NMH-NVI-18.20>.
- Osuna Gutiérrez, P. (2022), *Cámaras y radares de velocidad: multas, polémicas y cómo evolucionará el sistema*. LA NACION. [en línea] <https://www.lanacion.com.ar/autos/al-volante/camaras-y-radares-de-velocidad-entre-la-prevencion-y-el-efecto-punitivo-nid11062022/>.
- Pinto, Francisca, Eliana Barleta y Miryam Saade Hazin (2023), “Fortalecimiento de las fuerzas de tránsito del Estado de Pará, Brasil: un caso exitoso en materia de seguridad vial”, en Boletín FAL 396, No.6, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), Santiago [en línea] <https://www.cepal.org/es/publicaciones/48692-fortalecimiento-fuerzas-T>. <https://www.cepal.org/es/publicaciones/48692-fortalecimiento-fuerzas-transito-estado-brasil-un-caso-exitoso-materia-seguridad>.
- Pinto, A. M. y otros (2023), *Seguridad Vial en América Latina y El Caribe: Tras un decenio de Acción y Perspectivas para una movilidad más segura*, Banco Interamericano de Desarrollo, [en línea] <https://publications.iadb.org/es/seguridad-vial-en-america-latina-y-el-caribe-tras-un-decenio-de-accion-y-perspectivas-para-una>.
- Saade Hazin, Miryam, y Julia Ortega Duarte (2023), *Gestión de la velocidad vial en América Latina: el caso de Argentina*, en Boletín FAL 398, No.2, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), Santiago [en línea] <https://www.cepal.org/es/publicaciones/68750-gestion-la-velocidad-vial-america-latina-caso-la-argentina>.
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes (2022), *Campaña Nacional de Seguridad Vial “Carreteras Seguras” Gobierno de México*, marzo [en línea] <https://www.gob.mx/sct/articulos/campana-nacional-de-seguridad-vial-carreteras-seguras>.
- UITP (International Association of Public Transport) (2021), *Better Urban Mobility Playbook*. International Association of Public Transport, Belgium [en línea] <https://cms.uitp.org/wp/wp-content/uploads/2022/02/Report-BETTER-URBAN-MOBILITY-PLAYBOOK.pdf>.
- UNRSF (United Nations Road Safety Fund) (2024), “En route pour le Maroc. Un appel à réapprovisionner le fonds des Nations Unies pour la Sécurité Routière 2025-2030”.
- (2023), “UN Road Safety Fund, Annual Report 2023, Staying the course, Building government capacities”.
- (s.f.) [en línea] <https://roadsafetyfund.un.org/>.
- (s.f.), *La Seguridad Vial la construimos entre todos: intervenciones participativas en diversas regiones de Colombia*, Naciones Unidas [en línea] <https://roadsafetyfund.un.org/es/projects/la-seguridad-vial-la-construimos-entre-todos-intervenciones-participativas-en-diversas>.
- UNECE (2020), *United Nations Road Safety Conventions de las Naciones Unidas sobre Seguridad Vial*, [en línea] <https://unece.org/transport/publications/united-nations-road-safety-conventions>.
- Viion (2021), *Cómo funcionan las cámaras de control automatizado de velocidad*, Viion Systems Inc. [en línea] <https://www.viionsystems.com/index.php/es/noticias/how-automated-speed-cameras-work-1>.

## VI. Publicaciones de interés



*Boletín FAL N° 398*

### Gestión de la velocidad vial en América Latina: el caso de la Argentina

Miryam Saade Hazin  
Julia Ortega Duarte

El presente *Boletín FAL* se enmarca en uno de los proyectos financiados por el Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial (UNRSF, por sus siglas en inglés). Desde el año 2018 y mediante la resolución 72/271, Mejorando la Seguridad Vial, la Asamblea General de las Naciones Unidas estableció el UNRSF con el fin de unir fuerzas y consolidar la acción para alcanzar metas de movilidad segura. El proyecto "Gestión de velocidad en América Latina: el caso de Argentina" fue seleccionado para fortalecer la capacidad técnica e implementar políticas públicas y estrategias que cambien la percepción de los ciudadanos, en los casos particulares de los municipios de Azul, Cañuelas y Pergamino, sobre los beneficios de reducir la velocidad en carreteras urbanas y rurales con un objetivo claro: promover un entorno vial más seguro para todos.

Disponible en:

Español

Inglés



*Boletín FAL N° 396*

### Fortalecimiento de las fuerzas de tránsito del Estado de Pará, Brasil: un caso exitoso en materia de seguridad vial

Francisca Pinto  
Miryam Saade Hazin  
Eliana Barleta

El presente *Boletín FAL* exhibe cómo la adopción de medidas adecuadas en materia de seguridad vial ha contribuido a la disminución de muertos y heridos por accidentes de tránsito no solo en el Estado de Pará en Brasil, sino también que se ha convertido en un referente en materia de seguridad vial para otras entidades y países.

Disponible en:

Español

Inglés